Autos inolvidables

12

ARGENTINOS

Renault Fuego GTX

La cupé más deseada

1984

ESCALA 1:43 EDICIÓN COLECCIONISTA

SALVAT

Renault Fuego

Inolvidable exponente de una década en la que la marca francesa daba un gran salto de calidad. Llegó apenas un año después de ser presentado en Europa, y acá contó con una evolución propia que la mantuvo vigente hasta 1992.

ASÍ EN LA CALLE COMO EN LA PISTA

Sus éxitos deportivos ayudaron a que quedara grabada en el recuerdo de todos aquellos que la vieron ganar innumerables títulos de la mano de Juan María Traverso y Oreste Berta en el floreciente TC2000.

Renault Fuego

Un deportivo histórico, que cautivó al público argentino con su diseño, su performance y su equipamiento de avanzada. Primero llegó importada, pero después empezó a ser un producto nacional, nacida en la fábrica de Santa Isabel.

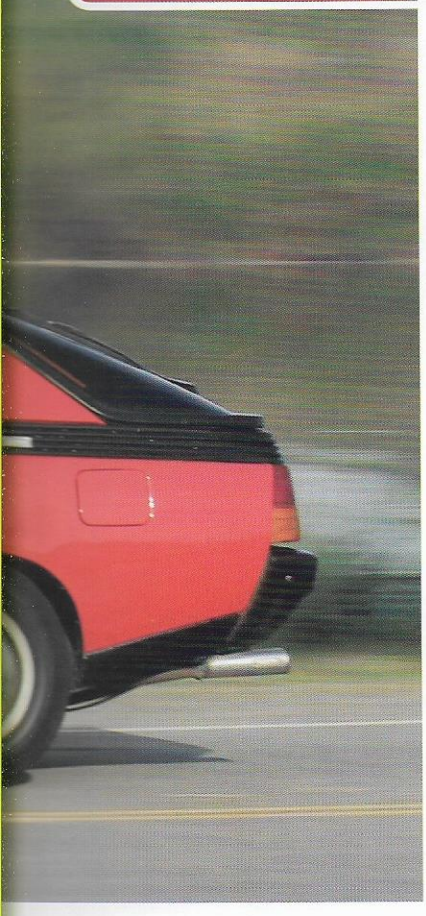
RELOJES

Como buen deportivo, mucha información para el conductor, con cinco relojes y testigos lumínicos. El nombre "Fuego" sobre la parte trasera derecha de la cupé.

La cupé Fuego es el paradigma de la velocidad. Uno de los autos más destacados de los años '80 en el país, y, sin dudas, de los deportivos más recordados de nuestra historia. Nacido sobre la base del Renault 18, pero con una identidad propia, fue verdaderamente mucho más que la versión deportiva del 18, porque tenía atributos de sobra para ser considerado un vehículo con un estilo irrepetible, y con el valor agregado de ser un producto de fabricación nacional. Arribó a nuestro mercado en 1981, importada desde Francia, y un año después ya era fabricada en la planta cordobesa de Santa Isabel. Tanto fue su éxito local que siguió su evolución, a pesar de que en Europa se discontinuó en 1985. Además de su diseño y performance, la Fuego logró imponerse también por una buena relación precio-producto. Era un deportivo alcanzable (no decimos barato, pero sí en algún punto accesible para el que buscaba un deportivo) y eso terminaba de conformar un combo imbatible. El buen precio, desde luego, pero también los atributos que mencionamos antes. Una línea deportiva muy atractiva y osada, con la recordada moldura de plástico negro que la recorría a la altura de su cintura en todas las versiones salvo en la GTA. La GTX de los primeros años tenía un dos litros con 103 caballos, acoplado a una caja de quinta, mismo propulsor usado por el R18. Buen motor (que después sería reemplazado por un 2.2 litros) y un coeficiente aerodinámico notable de 0,34, dato a flor de piel que siempre enarbolaron todos los fierreros que

INTERIOR

Otros detalles deportivos para lograr una buena posición de manejo: volante de buen grip y pedalera con buena separación entre embrague, freno y acelerador.

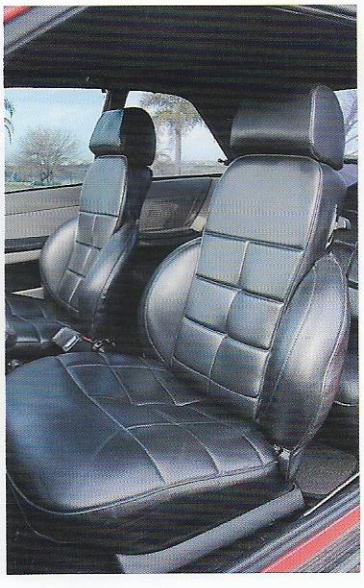


ESTETICA

Las llantas de aluminio con doble raya negra fueron un sello distintivo del modelo. La línea de la Fuego determinó también el estilo del Renault 11 y del Renault 25, no tan conocido aquí.

EQUIPAMIENTO

Uno de los puntos sobresaliente de la Fuego, que elevó los estándares de confort y seguridad. Levantavidrios eléctricos, aire acondicionado, cierre centralizado de puertas y computadora de a bordo. Un lujo.



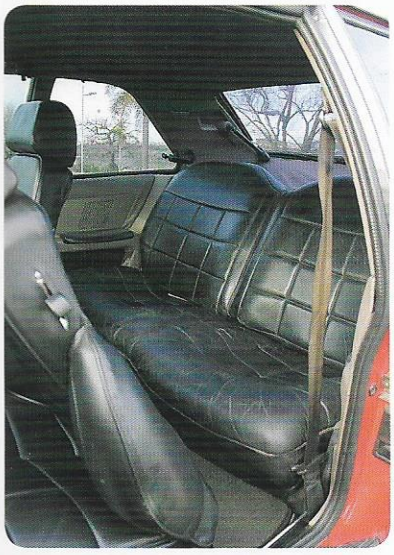
BUTACAS

La marca las anunciaba: Tipo Pétalo. Tenían aletas a los lados del respaldo para mejorar la sujeción en curvas a alta velocidad. Además, contaban con una gran calidad de terminación.

En los diez años que duró la producción nacional de la Fuego se fabricaron 19.857 unidades, todas en la planta de Santa Isabel, en Córdoba.

PERFORMANCE

Según un test de la época, los pasos de marcha estaban bien escalonados. Llegaba a 45 km/h en primera, a 80 km/h en segunda, a 125 en tercera y a 170 en cuarta. La velocidad final era de 183 km/h.



CONFORT

No era una cupé 2+2, con espacio simbólico en las plazas traseras. Atrás se podía viajar con relativa comodidad, aunque el privilegio del espacio estaba, obviamente, para los dos que iban adelante.

tenían una Fuego. Un valor agregado era su completo equipamiento para nuestro mercado, que incluía cierre centralizado de puertas, levantavidrios eléctricos, tapizados de cuero y aire acondicionado, entre otros. Algo para ratificar la estirpe deportiva fue el dominio en el TC2000, con títulos entre 1986 y 1993. En esos años Traverso se quedó con un triunfo inolvidable en el autódromo de Gral. Roca, con su Fuego oficial incendiándose. Una victoria épica, a la altura del gran vehículo deportivo de las calles argentinas.

DELICIOSO BANQUETE EN CINCO PASOS

GTX

Presentada en Europa en 1980, la Fuego empezó a venir importada de Francia al año siguiente, y en 1982 ya estaba siendo fabricada acá. Su aparición fue espectacular, porque era un auto muy moderno, como su primo de sangre, el R18. Con motor 2.0 de 103 CV (muy al principio eran 99) y tracción delantera, se destacaba por sus líneas y su equipamiento.

GTX II

El primer restyling llegó en 1986, por fuera sólo cambiaron las llantas, mientras que en el interior, el tablero pasó a ser de visera larga, recibió nuevo instrumental y cierre centralizado con comando a distancia.

GTX II 2.2

En 1987 se le cambió el motor por uno de 2.2 litros de cilindrada y 116 caballos, y pasó a ser el primer auto nacional con frenos a discos en las cuatro ruedas. También se le modificó la parrilla, las nuevas llantas pasaron a ser de 14" y se le agregó computadora de a bordo de 8 funciones.

GTA

Discontinuada en Europa en 1985, la Fuego siguió evolucionando en Argentina. Un gran rediseño fue encargado a un estudio californiano y este derivó en la versión presentada a fines del '88. Recibió una refresh en casi todos sus sectores, modificando parrilla, faros, espejos, spoiler, paragolpes, llantas y butacas. Agregó comando de audio satelital (detrás del volante).

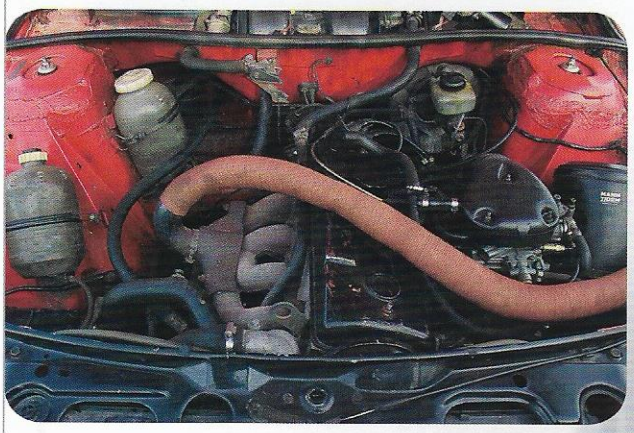
GTA Max

En 1991 el motor aumentó la potencia a 123 CV. Exteriormente agregó tercera luz de stop y doble salida de escape. Adentro cambió el volante y sumó alarma volumétrica con parpadeo de luces y bocina. Se discontinuó en 1993.

TÉCNICA

Calidad sin límites

Un deportivo que marcó una época gracias a su performance y a su confort interior, pero con el valor agregado de ser un vehículo nacional.



MOTOR

Empezó con el 2 litros del R18, que después fue reemplazado por un de2,2 litros de cilindrada y mayor potencia.

Tenía muchos componentes en común con el Renault 18, aunque las suspensiones eran un poco más duras, para mejorar su comportamiento a alta velocidad.

DIRECCIÓN

Esta primera generación tenía dirección servoasistida. A partir del rediseño de 1985 incorporó la hidráulica.

EXTERIOR

Por diseño y performance, su competidor directo fue el Sierra XR4, aunque este último era una versión deportiva derivaba del sedán, mientras que la Fuego era un modelo con identidad propia.

CARACTERÍSTICAS

MOTOR
Naftero, delantero, longitudinal. 4 cilindros en línea. Alimentación por carburador Solex 34, con cebador automático.
Cilindrada: 1.995 cm^3
Diámetro y carrera: 88 x 82 mm
Relación de compresión: 8,7:1
Potencia: 103 HP a 5.500 rpm
Torque: 16,2 kgm a 3.000 rpm

TRANSMISIÓN
Transmisión Embrague monodisco seco a diafragma 215 mm de diámetro. Tracción delantera, caja de cinco marchas sincronizadas y marcha atrás. Relación final: 3,555:1

SUSPENSIÓN
Delantera: independiente, resortes helicoidales, barra antirrolido y amoriguadores hidráulicos.
Trasera: eje rígido, resortes helicoidales y amortiguadores hidráulicos.

FRENOS
Frenos Delanteros, a disco. Traseros, a tambor.

FABRICANTE
Renault Argentina SA

VELOCIDAD MÁXIMA
183 km/h

ACELERACIÓN
11,2 segundos

FRENADO
A 100 km/h: 36,8 m

CONSUMO
Promedio: 9,8 km/l

DIMENSIONES

Medía 4.384 mm de largo, 1.692 de ancho y 1.331 de alto. La distancia entre ejes era de 2.441 mm, la trocha delantera tenía 1.430 mm y la trasera 1.348 mm. Su peso total era de 1.116 kilos.

FRENOS

Inicialmente vino con discos adelante y tambores en el tren trasero. En 1987, la GTX II empezó a venir con frenos a disco en las cuatro ruedas.

COLORES

Estaba disponible en varios colores: algunos pastel que lo hacían más deportivo, y otros metalizados, que le daban más elegancia.

Un apellido para el mundo

En 1898 Louis Renault se arremangó y en tres meses construyó un auto que pasaría a ser el primer ejemplar del que terminaría como uno de los grupos industriales del rubro automotriz más importantes de la historia. A nuestro mercado llegó formalmente en 1975, pero el primer auto del rombo fabricado en Argentina data de 1960. La de nuestro país es apenas una muestra de la expansión que tuvo la compañía en el mundo.

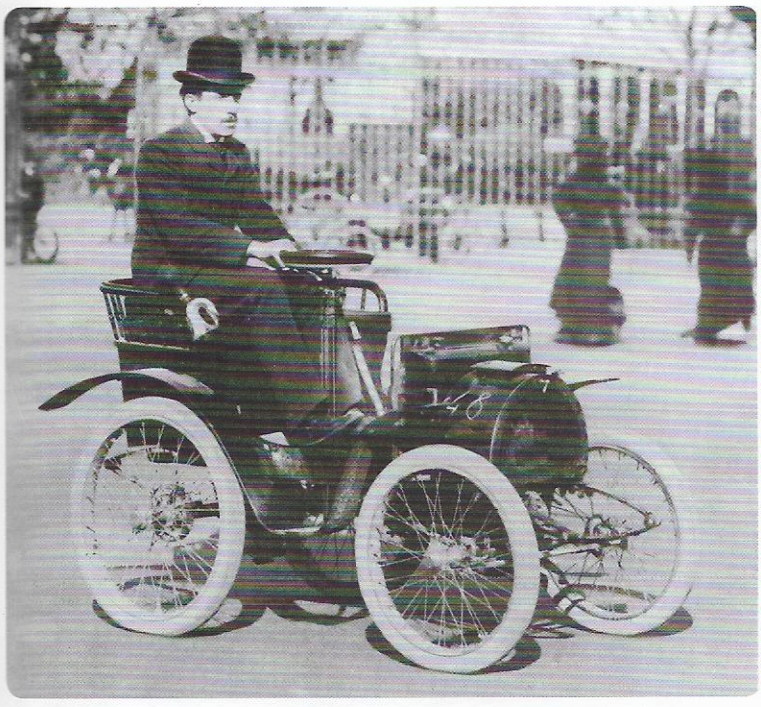
Cuando Renault construyó su primer automóvil propio, en 1898, tenía un sueño, pero quizás jamás haya imaginado en qué llegaría a convertirse la compañía que al año siguiente se conformaría con sus hermanos como la sociedad Renault Frères. Además de ser simple, robusto y fácil de mantener, ese Type A también era fácil de producir. En 1899, 60 personas construyeron 71 unidades, y para 1901 el número trepó a 290. Para 1914 los Renault copaban las calles parisinas como taxis, y en 1922 la compañía se convirtió en una sociedad anónima, cuando la marca ya lideraba el mercado francés. En plena Segunda Guerra Mundial la empresa fue estatizada (se creó la Ré- gie Nationale des Usines Renault) y en el Salón de Paris de 1946 se develó el icónico 4CV, el primer vehículo de producción que llegó a superar el millón de unidades. El Dauphine (1956), primer Renault fabricado en Argentina, pasó a ser un símbolo de los tiempos modernos de posguerra, mientras que en 1961 llegaba el R4, el primero en alcanzar los 8 millones de ejemplares fabricados. La marca del rombo ya había puesto el pie en la mayoría de los mercados más importantes. El hecho de que en 1990 volviera a recibir el estatus de sociedad anónima (la privatización definitiva ocurrió en julio de 1996), la empujó a conquistar definitivamente un mundo cada vez más globalizado. La alianza que en 1999 firmó con la japonesa Nissan fue justamente el corolario de ese plan estratégico y un verdadero hito que marcó un antes y un después en el sector automotriz mundial.

INICIOS INDUSTRIALES

Entrada a la fábrica Renault de Boulogne, Francia, donde por entonces también funcionaban las oficinas administrativas. Imagen tomada en 1906.

BELLE ÉPOQUE

Louis Renault inició todo con esta voiturette Type A que construyó en 1898. Era un vehículo que contaba con dos innovaciones de fuste: un eje de cardán y una caja de transmisión directa. Además de un éxito industrial, esta máquina, que llegaba a los 32 km/h de velocidad máxima, era de carrera, ganando carreras como las Paris-Trouville, Paris-Ostend y Paris-Rambouillet. En 1901 Louis (en la foto al volante de esa primogénita máquina) triunfaba en la Paris-Berlin.



PRIMER ESCUDO

El logotipo original, de 1900, distaba mucho del rombo que lo caracterizaría después para siempre.

CAMBIO DE FORMATO

La adopción del característico logo con forma romboidal sucedió en el año 1924. Antes fue circular.

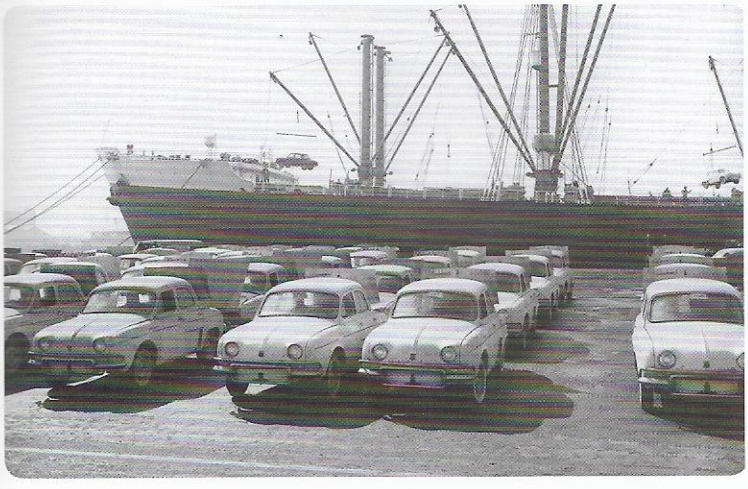
»

UN ÍCONO

En abril del '92 apareció el Twingo, logrando cambiar para siempre la percepción del automóvil. Simpático y de gran carácter, el pequeño monovolumen de tres puertas descollaba por su gran espacio interior. Esa primera generación se mantuvo quince años en el mercado.

AL MUNDO

El Dauphine fue lanzado en 1956 y terminó siendo una llave para la apertura de la marca hacia el mundo, por ser un producto moderno.
Uno de los países a los que más rápidamente llegó fue la Argentina, donde terminaría siendo el primer modelo de la marca fabricado en el país (empezaría a hacerlo IKA en 1960).
En la foto se ve un embarque hacia los Estados Unidos.



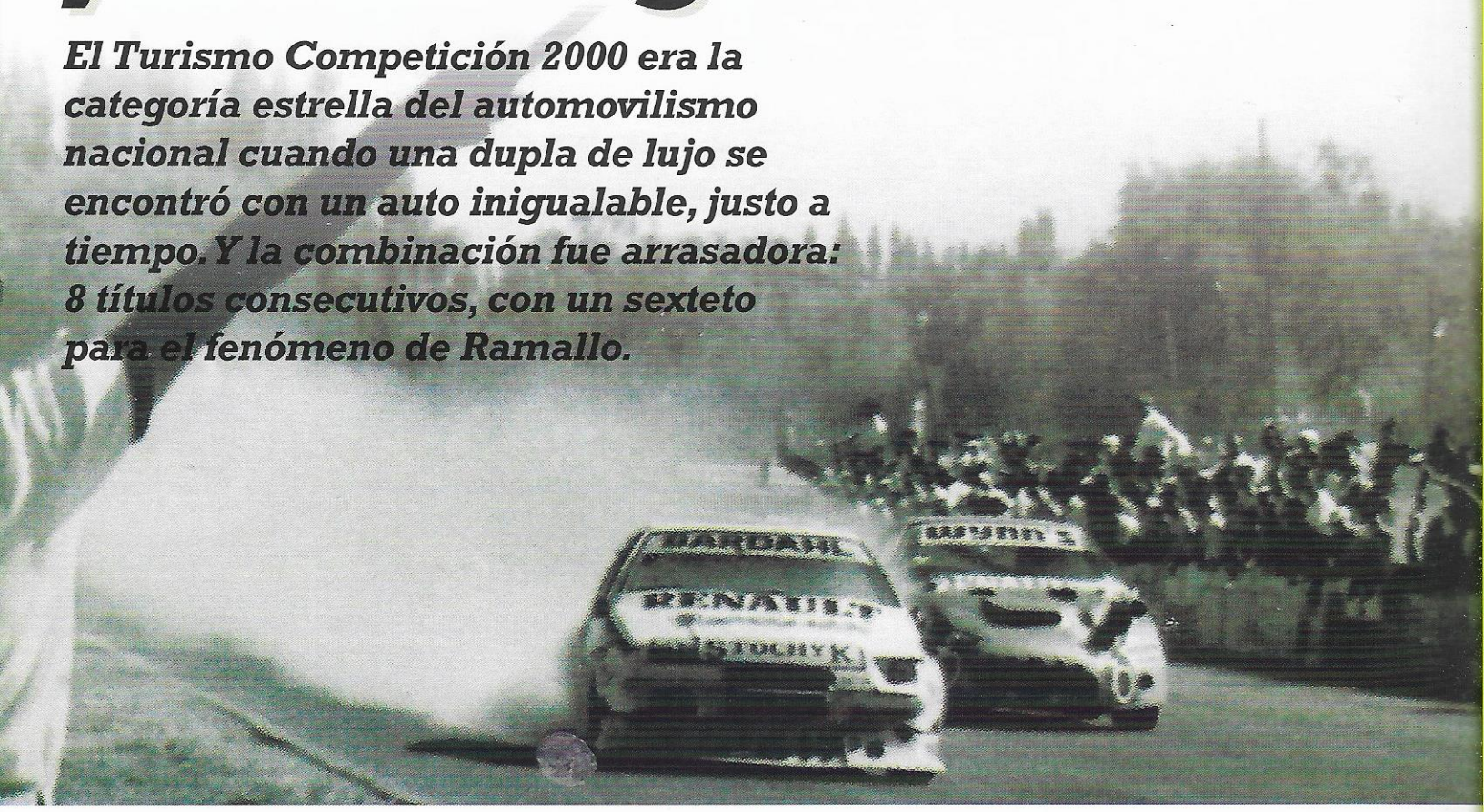
LA ALIANZA

Anticipándose a la globalización total, Louis Schweitzer, presidente de Renault entre 1992 y 2005, en 1999 selló el acuerdo con Nissan que aunó los esfuerzos de la compañía europea con ese importante fabricante asiático. En la imagen, estrechando manos con Yoshikazu Hanawa y Hirofumi Nakazawa.

»

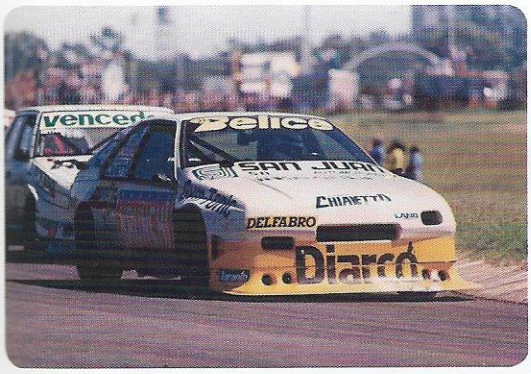
La Fuego, el "Flaco" y el "Mago"

El Turismo Competición 2000 era la categoría estrella del automovilismo nacional cuando una dupla de lujo se encontró con un auto inigualable, justo a tiempo. Y la combinación fue arrasadora: 8 títulos consecutivos, con un sexteto para el fenómeno de Ramallo.



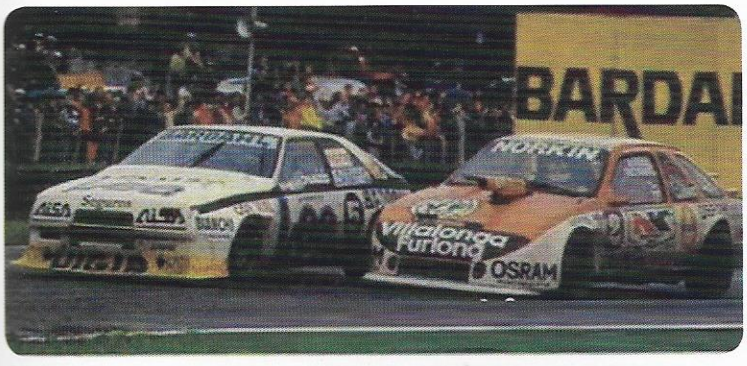
Trío oficial Renault en la temporada 1993. Con el "5", Pablo Peón, con el "6", "Pejerrey" Belloso y con el "1", claro, Traverso.

Los ojos del ambiente automovilístico le daban descanso al Turismo Carretera, un clásico siempre convocante y atractivo, para posarse sobre una categoría que desparramaba novedades. El Turismo Competición 2000 seducía desde el hecho de poner cara a cara a los autos de calle, con las reformas lógicas, y cruzar emociones con un abanico mayor de marcas. Ese punto la relacionó rápidamente con el público, además de la presencia de pilotos de primer nivel nacional. A mediados de la década del '80, la expectativa por ver el duelo Renault Fuego vs. Ford Sierra era imparable. Y fue así que para inclinar la balanza para el lado de la marca del rombo, en 1986 se conformó una estructura oficial con dos glorias del automovilismo nacional: abajo del auto, Oreste Berta, y al volante, Juan María Traverso. Antes, en 1985, algunos privados, como Eduardo Usandizaga, Daniel Mustafá y Ernesto Bessone, con la recordada publicidad de las pilas Duracell, la habían llevado a las pistas y con buenos resultados. Claro que la consagración llegaría con el armado y el apoyo oficial. Berta tenía casi lista una coupé para Ernesto Soto, que le había encargado al "Mago" de Alta Gracia (aunque es nacido en Rafaela) para presentarse como particular. La llegada de Renault al TC2000 cambió los planes, y esa Fuego pasaría finalmente para el "Flaco"; otras dos se armarían en tiempo récord para Soto y José Luis Di Palma. Al cierre de ese año, Traverso logró 4 victorias y 5 segundos puestos, para Conquistar el primer



MANOS MAGICAS

Gustavo Der Ohanessian logra su primera victoria. Fue en la segunda fecha del TC2000 de 1990. Miguel Angel Guerra y Traverso, otra dupla de oro de la casa del Rombo.



Traverso supera en tres ruedas al local Mario Gayraud en Pigüe 1986. El de Ford fue uno de los referentes de la XR4 en la categoría.

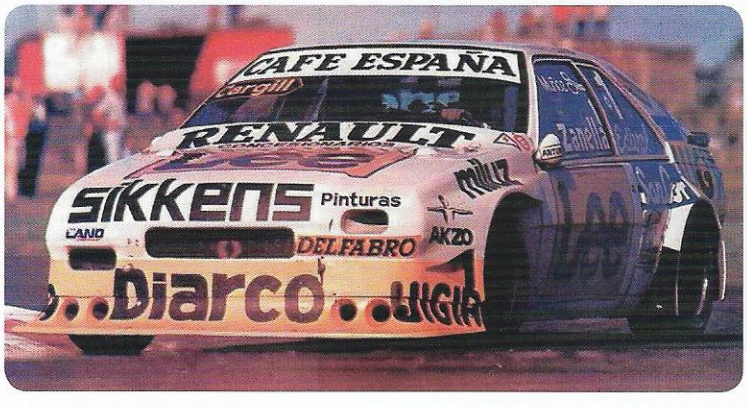
EL GRAN OLTRA

Muy querido en el ambiente, Oltra volvió al TC2000 en 1986, con un auto de Ernesto Bessone. Y el recordado "88".

Festejo ganador del equipo completo de la Fuego de Silvio Oltra, tras la consagración en 1987. El piloto, siempre recordado, falleció en un accidente aéreo junto a Carlos Menem Jr.

"TITO" DEBUTO, GANO Y SE FUE

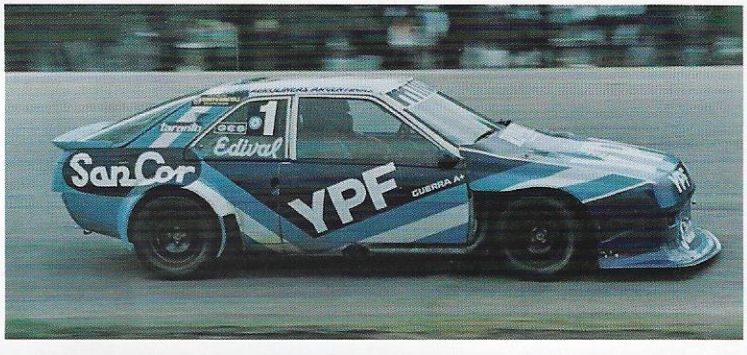
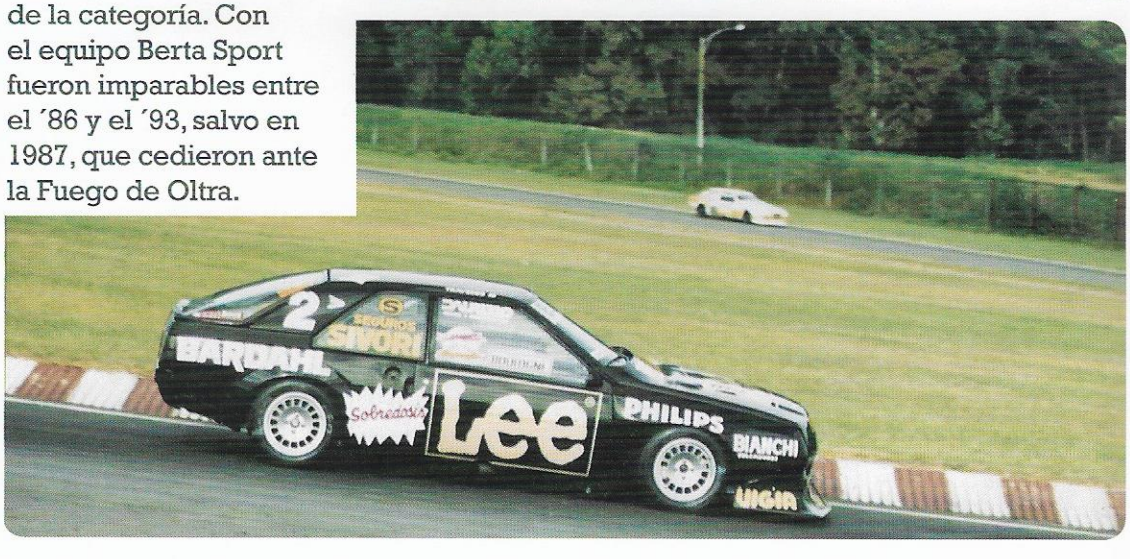
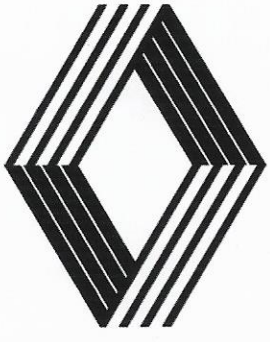
En 1985, Ernesto Bessone manejó una de las primeras Fuego, con un triunfo en Las Flores y una pole en Buenos Aires. Al año siguiente, se mudó a la "contra" para integrar el equipo oficial al frente de José Miguel Herceg.



campeonato de su historia en la categoría. A partir de ese momento, el dominio fue total. Una seguidilla de ocho títulos, con seis de Traverso, uno de Silvio Oltra (1987) y otro de Miguel Angel Guerra (1989). Más allá de los apellidos rutilantes que se subieron a la Fuego, Traverso remarcó su presencia a bordo de ese auto con grandes hazañas. En 1986, en Pigüe punteaba tranquilo, pero una rotura en la suspensión provocó que la cubierta trasera derecha se pinchase por el rozamiento con el guardabarros. Su compañero Soto lo pasó en el primer despiste y su rival, Mario Gayraud (Ford Sierra), se le puso a la par en la segunda salida de pista que sufrió el "Flaco". A falta de 500 metros para el final, Traverso perdió el segundo puesto con el local, pero con un "tijera" lo recuperó y selló un final inolvidable. Tanto como el que protagonizaría dos años más tarde, en General Roca, con esa Fuego envuelta en llamas que cruzó la meta para quedar como una de las imágenes más recordadas de la historia del TC2000.

EL MULTIFACETICO ZANATTA

Desde su debut en las pistas, en 1983, René Zanatta fue protagonista de cada fin de semana del automovilismo y del motociclismo. Corrió en casi todas las cilindradas de las dos ruedas y en la mayoría de las categorías de autos con y sin techo. Y por supuesto, tuvo su época en el TC2000, y algunas pocas carreras a bordo de una Fuego. Sus mejores resultados: 3° en los torneos 1991 y 1994, y 4° en 1992, los logró con la contra, la XR4.



Dos grandes campeones de la marca en el TC2000. Juan María Traverso y Miguel Angel Guerra, en la época dorada de la categoría. Con el equipo Berta Sport fueron imparables entre el '86 y el '93, salvo en 1987, que cedieron ante la Fuego de Oltra.